

*Høring*

Forslaget har været sendt til høring hos Assurandør-Societetet, Krigsforsikringen for danske Skibe, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Amdsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Specialarbejderforbundet i Danmark, Sømændenes Forbund i Danmark, Metal Søfart, Statsministeriet, Finansministeriet, Udenrigsministeriet, Justitsministeriet, Forsvarsministeriet, Undervisningsministeriet, Skatteministeriet og Trafikministeriet.

*Erhvervsøkonomiske, miljømæssige, statsfinansielle og administrative konsekvenser*

Da forsikring mod krigsfare herefter normalt vil ske i privat regi, vil tegning af krigsforsikring ikke kunne ske på samme vilkår, som i det nuværende institut. Derfor kan lovforslaget få erhvervsøkonomiske konsekvenser. Over en periode skønnes disse at være i størrelsesordenen 10 – 20 mio. kr. årligt. Der er imidlertid tale om afskaffelse af en dansk særordning, og rederier i en række andre lande har ikke lignende muligheder. Hertil kommer, at en række danske rederier får andel i formuen i forbindelse med likvidationen. Med lovforslaget bliver forsikringsområdet frit på dette område.

Lovforslaget sigter mod den situation, hvor en privat forsikring ikke kan opnås, og hvor forsikring gennem et statsligt engagement er den eneste måde at sikre erhvervet en forsikringsdækning. Lovforslaget er derfor med til at sikre den danske handelsflåde indtjeningsmuligheder og vil derfor også have positive erhvervsøkonomiske virkninger. Samtidigt er ordningen med til at sikre en handelsflåde under dansk flag og dermed det danske beredskab. Det er ikke muligt på forhånd at angive størrelsen af erhvervets bidrag, der vil afhænge af antallet og størrelsen af de indtrufne skader.

Lovforslaget forventes at indebære ingen eller meget begrænsede administrative konsekvenser, idet instituttets ledelse varetages af en bestyrelse. De administrative omkostninger dækkes af instituttet.

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

*Statsfinansielle konsekvenser*

Staten deltager i ordningen med en betallingsforpligtelse på 2 mia. kr., der reguleres i henhold til nettoprisindekset. Betalingsforpligtelsen er på niveau med det beløb, som staten modtager ved likvidation

af det nuværende Krigsforsikringsinstitut. Statens andel i formuen skønnes at blive på ca. 2,3 mia. kr.

*Forholdet til EU-retten*

Forslaget skønnes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Det er erhvervsministeren, der træffer beslutning om, hvornår Krigsforsikringsinstituttet skal etableres. Erhvervsministerens beslutning hviler på et skøn. Det forudsættes, at instituttet etableres i tilfælde, hvor der vil være en overhængende risiko for, at Danmark kommer i krig eller, at der opstår en stormagtskrig. Instituttets etablering kan ske uafhængigt af tidspunktet for, at instituttets forsikringsmæssige ansvar anses for at være indtrådt.

Lovforslaget er begrænset til registreringspligtige skibe, der anvendes til erhvervmæssig brug. Endvidere er lovforslaget afgrænset til skibe med en forsikringsværdi på mere end 1 mio. kr. Fiskefartøjer og skibe, som tilhører den danske stat, herunder krigsskibe, er ikke omfattet af lovforslaget, men loven åbner mulighed for at medtage fiskefartøjer, jf. § 2, stk. 3. Det svarer til den nuværende Krigsforsikring for danske Skibe. Herudover er skibe, som Skibsfartsnævnet har udpeget til brug for opfyldelse af Danmarks forpligtelser under Den nordatlantiske Traktat (NATO), undtaget fra ordningen. Skibe, som den danske stat overtager brugretten til, jf. § 1 i lov nr. 228 af 8. april 1992 om tilvejebringelse af befordringsmidler til det militære forsvar og Civilforsvaret, er ligeledes ikke omfattet af ordningen, da man har fundet det rimeligt, at krigsskader på sådanne skibe dækkes på anden vis.

Krigsforsikringen virker ved siden af skibets civile kaskoforsikring og træder ikke i stedet for denne.

*Til § 2*

Stk. 1 fastsætter, at skibe, der er under bygning på danske værfter, kan omfattes af forsikringsordningen efter begæring.

Stk. 2 medtager i lighed med den nuværende ordning muligheden for at lade skibe til erhvervmæssig benyttelse, der er hjemmehørende på Færøerne, blive omfattet af ordningen. Dette svarer til den nuværende ordning.

Stk. 3 åbner mulighed for en forsikringsdækning af fiskefartøjer. Fiskefartøjer vil normalt have et andet sejladsmonster end handelsskibe og dermed den anden risiko. Derfor er fiskeskibe ikke umiddelbart